



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 19 gennaio 2018  
(OR. en)

5454/18

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2018/0012 (COD)**

---

---

**TRANS 20  
MAR 9  
ENV 30  
CODEC 59  
IA 19**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	18 gennaio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 33 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 33 final.

All.: COM(2018) 33 final



Strasburgo, 16.1.2018  
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che  
abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva  
2010/65/UE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2018) 21 final} - {SWD(2018) 22 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

Gli scarichi dei rifiuti delle navi rappresentano una crescente minaccia per l'ambiente marino, con conseguenze ambientali ed economiche rilevanti. Il problema dei rifiuti marini è venuto di recente alla ribalta poiché un numero crescente di studi scientifici ne dimostra gli effetti devastanti sugli ecosistemi marini e le ripercussioni sulla salute umana. Sebbene i rifiuti marini siano per la maggior parte il risultato di attività svolte a terra, anche il trasporto marittimo contribuisce in misura importante agli scarichi in mare di rifiuti domestici e operativi. Destano particolare preoccupazione anche l'eutrofizzazione risultante dagli scarichi di acque reflue delle navi, soprattutto delle grandi navi passeggeri, in alcune zone marittime come il Mar Baltico, nonché le conseguenze degli scarichi di rifiuti oleosi sulla vita e sugli habitat marini.

Le ragioni degli scarichi illeciti in mare possono essere ricercate sia a bordo delle navi, in particolare a causa delle pratiche scorrette di gestione dei rifiuti, sia a terra, per la mancanza di adeguati impianti portuali per la raccolta dei rifiuti delle navi.

La direttiva 2000/59/CE<sup>1</sup> disciplina la dimensione "terrestre" del problema mediante disposizioni volte a garantire la disponibilità di impianti portuali di raccolta (IPR) e il conferimento dei rifiuti ai suddetti impianti. Essa attua le pertinenti norme internazionali, ossia quelle contenute nella convenzione MARPOL<sup>2</sup>. Tuttavia, mentre la direttiva è incentrata sulle operazioni in porto, la convenzione MARPOL riguarda principalmente le operazioni in mare. In tal modo la direttiva si conforma alla convenzione MARPOL e contemporaneamente la integra, regolamentando le responsabilità giuridiche, pratiche e finanziarie dell'interfaccia terra-mare. Sebbene fornisca un quadro generale che affronta il problema dell'inquinamento provocato dalle diverse sostanze inquinanti scaricate dalle navi, la convenzione MARPOL non prevede nessun meccanismo di applicazione efficace. L'integrazione dei concetti e degli obblighi principali della MARPOL nel diritto dell'UE significa pertanto che essi potranno essere applicati efficacemente mediante l'ordinamento giuridico dell'Unione.

A circa 17 anni dalla sua entrata in vigore la direttiva ha bisogno di una revisione approfondita, giustificata dal cambiamento radicale della situazione odierna rispetto a quella del 2000, anno in cui è stata adottata la direttiva originaria. Nell'arco dello stesso periodo la convenzione MARPOL è stata rafforzata mediante modifiche successive, mentre l'ambito di applicazione e le definizioni dell'attuale direttiva non sono più conformi al contesto internazionale. Gli Stati membri fanno quindi sempre più affidamento sul quadro istituito dalla convenzione MARPOL e ciò rende problematica l'attuazione e l'applicazione della direttiva. Inoltre gli Stati membri interpretano diversamente i principali concetti della direttiva, generando confusione tra navi, porti e operatori.

La revisione mira ad aumentare il livello di protezione dell'ambiente marino riducendo gli scarichi di rifiuti in mare, nonché a rendere più efficienti le operazioni marittime in porto attraverso la riduzione degli oneri amministrativi e l'aggiornamento del quadro normativo. Dal momento che rientra nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza della

---

<sup>1</sup> Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

<sup>2</sup> Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (versione consolidata).

regolamentazione (REFIT), la proposta mira ad essere in linea con i principi di semplificazione e chiarimento del programma REFIT.

Per motivi di chiarezza, la proposta abroga l'attuale direttiva per sostituirla con un'unica nuova direttiva. La proposta comprende altresì modifiche accessorie della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo<sup>3</sup>, nonché della direttiva 2010/65/UE<sup>4</sup>.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La riduzione dell'inquinamento in mare costituisce un importante settore di intervento dell'Unione nel settore dei trasporti marittimi, come ribadito nella comunicazione della Commissione sulla politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018<sup>5</sup>, in cui si chiede un traffico marittimo a zero rifiuti. Tale obiettivo può essere raggiunto mediante il rispetto delle norme e delle convenzioni internazionali. La convenzione MARPOL, che costituisce il quadro internazionale pertinente, ha subito una serie di modifiche, come ad esempio l'inserimento di norme nuove o più rigorose sugli scarichi delle navi. Tali norme dovrebbero essere adeguatamente rispecchiate nella direttiva.

La fornitura di impianti per la raccolta dei rifiuti nei porti si configura come un servizio messo a disposizione da un porto ai propri utenti, secondo la definizione prevista nel regolamento sui servizi portuali<sup>6</sup>. La proposta di direttiva prende in considerazione i principi e le disposizioni pertinenti di cui al suddetto regolamento ma, stabilendo disposizioni relative alle strutture dei costi e alla loro trasparenza, va al di là delle sue prescrizioni. Ciò al fine di perseguire l'obiettivo generale della proposta di direttiva, ossia la riduzione degli scarichi di rifiuti in mare. Inoltre il regolamento sui servizi portuali si applica soltanto ai porti TEN-T mentre la proposta di direttiva riguarda *tutti* i porti, compresi quelli minori quali i porti di pesca e i porti turistici.

La direttiva 2010/65/CE include la notifica anticipata dei rifiuti nell'ambito delle informazioni da trasmettere per via elettronica attraverso il sistema di "interfaccia unica nazionale". A tal fine è stato elaborato un messaggio elettronico per i rifiuti. Le informazioni riportate in questo messaggio sono successivamente scambiate tramite il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) e trasferite al modulo di dichiarazione nella banca dati sul controllo da parte dello Stato di approdo, istituita a norma della direttiva 2009/16/CE al fine di agevolare la conformità, il monitoraggio e l'applicazione delle norme.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La direttiva in vigore e la presente proposta sono pienamente conformi ai principi del diritto dell'UE in materia ambientale, in particolare: i) il principio di precauzione, ii) il principio "chi inquina paga" e iii) il principio in base al quale l'azione preventiva interviene, ove possibile, alla fonte. La presente proposta contribuisce altresì al conseguimento degli obiettivi della

---

<sup>3</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

<sup>4</sup> Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

<sup>5</sup> COM(2009) 8 definitivo - "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018".

<sup>6</sup> Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1).

direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino<sup>7</sup>, che mira a proteggere l'ambiente marino e conseguire o mantenere un buono stato ecologico di tutte le acque marine dell'UE entro il 2020. La proposta di direttiva dà inoltre attuazione alla direttiva quadro sui rifiuti<sup>8</sup> predisponendo migliori pratiche di gestione dei rifiuti nei porti, conformemente al principio "chi inquina paga" e alla gerarchia dei rifiuti dell'UE. Infine la proposta di direttiva è in linea con la direttiva sul tenore di zolfo<sup>9</sup>, che contribuisce alla sostenibilità dei trasporti marittimi mediante la riduzione del tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo. L'applicazione del regime imposto dalla direttiva sul tenore di zolfo non deve tuttavia determinare un trasferimento dalle emissioni atmosferiche agli scarichi di rifiuti in mare o in altri corpi idrici, ad esempio porti ed estuari, come effetto collaterale dell'applicazione delle tecnologie di riduzione delle emissioni quali i sistemi di depurazione dei gas di scarico.

La proposta di direttiva sarà inoltre determinante per conseguire l'obiettivo fissato nella strategia della Commissione per l'economia circolare<sup>10</sup>, che consiste nel ridurre del 30 % entro il 2020 la quantità di rifiuti marini che inquinano le spiagge e di attrezzature da pesca abbandonate in mare. La strategia per l'economia circolare riconosce altresì che la revisione della vecchia direttiva sugli IPR può contribuire in modo diretto e significativo alla riduzione dei rifiuti marini prodotti dalle navi. Nell'ambito della strategia della Commissione sulla plastica<sup>11</sup> sono all'esame misure supplementari miranti a ridurre la quantità di attrezzi da pesca perduti o abbandonati, tra le quali la responsabilità estesa del produttore e i sistemi cauzione-rimborso per gli attrezzi da pesca comunemente abbandonati, come pure l'intensificazione dello scambio di informazioni in merito a tali sistemi.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

Dal momento che la proposta sostituisce la direttiva in vigore, la base giuridica rimane l'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE (ex articolo 80, paragrafo 2, del TCE), che comprende l'adozione di norme comuni nel settore dei trasporti marittimi. Benché la direttiva intenda proteggere l'ambiente marino dagli scarichi di rifiuti in mare, il suo obiettivo strategico generale è quello di agevolare i trasporti marittimi e contribuire alla realizzazione del mercato interno dei trasporti.

### **• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Il trasporto marittimo è un settore internazionale le cui operazioni si svolgono in acque internazionali e nei porti del mondo intero. Esso necessita pertanto di norme internazionali che, in materia di inquinamento provocato dalle navi, sono previste dalla convenzione MARPOL. I principali problemi che caratterizzano il regime internazionale non sono tuttavia dovuti a norme insufficienti, quanto piuttosto al fatto che le norme non sono adeguatamente attuate e applicate. Adoperarsi per un'attuazione armonizzata delle norme concordate a livello

---

<sup>7</sup> Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

<sup>8</sup> Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

<sup>9</sup> Direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2005, che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (GU L 191 del 22.7.2005, pag. 59).

<sup>10</sup> COM(2015) 614 final, "L'anello mancante - Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare".

<sup>11</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2018) 16.

internazionale, integrate se necessario da prescrizioni specifiche dell'UE, costituisce uno dei pilastri fondamentali della politica marittima dell'Unione. Ciò si rispecchia anche nella base giuridica della direttiva, segnatamente l'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE, che comprende l'adozione di norme comuni nel settore dei trasporti marittimi. Poiché recepisce la convenzione MARPOL nel diritto dell'UE, la direttiva ne condivide il medesimo obiettivo, ossia la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento causato da navi. Il problema dell'inquinamento marino interessa in modo generale le acque di tutta l'UE e richiede pertanto un approccio comune a livello di Unione per affrontare in modo efficace le questioni connesse, giacché queste non possono essere risolte dall'azione dei singoli Stati membri.

Per evitare che nei porti si applichi una serie di politiche diverse in materia di conferimento dei rifiuti delle navi e per garantire condizioni di parità per i porti e i loro utenti, occorre approfondire l'armonizzazione al livello dell'UE. Un'attuazione semplificata e, di conseguenza, più armonizzata dei diversi obblighi vigenti nell'UE migliorerà la competitività e l'efficienza economica del settore del trasporto marittimo, assicurando contemporaneamente che sussistano nei porti le condizioni essenziali. Si dovrebbero evitare in questo modo effetti negativi come la ricerca degli IPR più vantaggiosi ("PRF shopping"), quando cioè le navi conservano a bordo i propri rifiuti finché non possono conferirli nel porto in cui le condizioni economiche sono più convenienti. L'ulteriore armonizzazione dei regimi di esenzione per le navi in servizio di linea regolare affronterebbe anche le inefficienze riscontrate sulle navi e nei porti.

Al tempo stesso gli Stati membri conserverebbero un margine di discrezionalità per quanto riguarda l'attuazione di norme e principi comuni a livello locale/di porto. Con la nuova direttiva, essi continueranno a decidere della concezione e del funzionamento dei sistemi di recupero dei costi, del livello delle tariffe e dell'elaborazione di piani di raccolta e di gestione dei rifiuti per i porti situati nel proprio territorio. Le autorità degli Stati membri sono i soggetti più idonei a stabilire il livello di dettaglio e la portata dei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, tenendo conto delle dimensioni e dell'ubicazione geografica dei porti e delle esigenze delle navi che vi fanno scalo.

- **Proporzionalità**

La proposta ha un duplice obiettivo: i) migliorare la protezione dell'ambiente marino dagli scarichi dei rifiuti delle navi, e ii) assicurare nel contempo l'efficienza delle operazioni di trasporto marittimo nei porti. La valutazione d'impatto ha rivelato che i rifiuti derivanti in particolare dallo smaltimento dei rifiuti solidi continuano ad essere scaricati in mare con effetti devastanti sugli ecosistemi marini. Al tempo stesso l'attuale regime crea inutili oneri amministrativi per i porti e i loro utenti, principalmente a causa delle incongruenze tra gli obblighi imposti dalla direttiva e il quadro internazionale (ossia la convenzione MARPOL). La valutazione d'impatto ha dimostrato la proporzionalità dell'opzione preferita nell'affrontare i problemi, in linea con le osservazioni pervenute dal comitato per il controllo normativo riguardo alla relazione sulla valutazione d'impatto.

La proposta è intesa ad affrontare tali problemi mediante la ricerca di un ulteriore allineamento con la convenzione MARPOL, in particolare per quanto concerne l'ambito di applicazione, le definizioni e i moduli previsti da quest'ultima. La proposta di direttiva mira altresì a una maggiore coerenza con altri atti dell'UE tramite la completa integrazione delle ispezioni nell'ambito del controllo da parte dello Stato di approdo e l'allineamento con la direttiva 2002/59/CE per quanto riguarda gli obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione. Il nuovo approccio si basa sostanzialmente su un sistema elettronico di comunicazione e di scambio di informazioni, fondato sui sistemi elettronici esistenti, e sul

principio secondo cui le informazioni dovrebbero essere comunicate una volta soltanto. Ciò dovrebbe agevolare il monitoraggio e l'applicazione e, contemporaneamente, ridurre al minimo gli oneri amministrativi associati.

Il problema specifico dei rifiuti marini giustifica misure supplementari che dovrebbero portare ad un'ulteriore riduzione degli scarichi di rifiuti solidi delle navi. Tale obiettivo dovrebbe essere conseguito mediante la combinazione di incentivi e misure esecutive. I settori della pesca e della navigazione da diporto contribuiscono anch'essi in misura rilevante al problema dei rifiuti marini: per questo motivo sono stati integrati in modo più rigoroso nel sistema, in particolare per quanto riguarda gli incentivi per il conferimento dei rifiuti a terra. Tuttavia, poiché gli obblighi di notifica e di ispezione imporrebbero un onere sproporzionato alle navi e ai porti minori, si applica un approccio differenziato basato sulla lunghezza e sulla stazza lorda e strutturato come segue:

- la comunicazione delle informazioni contenute nella notifica anticipata dei rifiuti e nella ricevuta di conferimento dei rifiuti sarà richiesta soltanto per le navi di lunghezza pari o superiore a 45 metri, conformemente alla direttiva 2002/59/CE;
- l'obiettivo del 20 % di ispezioni per i pescherecci e le imbarcazioni da diporto si applica solo alle navi di stazza lorda superiore a 100 tonnellate, conformemente ai requisiti dell'IMO relativi a un piano di gestione dei rifiuti solidi da tenere a bordo;
- le navi mercantili saranno sottoposte a ispezioni nell'ambito del controllo da parte dello Stato di approdo secondo un approccio basato sui rischi, il che dovrebbe rendere il sistema più efficace ed efficiente.

Benché sia finalizzata ad armonizzare ulteriormente i concetti principali del regime degli IPR per garantire un approccio comune dell'UE basato sulle norme internazionali pertinenti, la direttiva lascia un margine di discrezionalità agli Stati membri per decidere delle misure operative applicabili al livello dei porti, in base a considerazioni di carattere locale e all'assetto amministrativo e proprietario del porto. L'adeguatezza degli impianti di raccolta dei rifiuti viene determinata in funzione delle dimensioni, dell'ubicazione geografica e del tipo di traffico che fa scalo nel porto, che a loro volta definiscono il livello di dettaglio e la portata del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del porto. Tali piani possono anche essere elaborati in un contesto geografico in modo tale da servire gli interessi dei porti situati nella stessa regione e rispettare le esigenze del traffico regionale.

Gli Stati membri dovranno garantire che i sistemi di recupero dei costi integrino i principi stabiliti dalla direttiva, in particolare per quanto riguarda le tariffe indirette e i livelli di trasparenza; ciò nonostante saranno ancora liberi di definire i sistemi di tariffazione e fissare il livello esatto delle tariffe, tenendo conto del tipo di traffico diretto ai porti. Questa discrezionalità sarà più limitata per i rifiuti solidi (principale componente dei rifiuti marini), per i quali i costi saranno recuperati integralmente attraverso la tariffa indiretta. Dati gli effetti particolarmente negativi della plastica e degli altri componenti dei rifiuti solidi delle navi sull'ambiente marino, si rende necessario un incentivo finanziario al fine di assicurare che tali rifiuti, anziché essere scaricati in mare, siano conferiti ad ogni scalo.

#### • **Scelta dell'atto giuridico**

Nell'interesse di una redazione giuridica chiara e coerente, si è ritenuto che la soluzione più adeguata fosse la proposta di un'unica nuova direttiva. L'opzione alternativa, consistente nel proporre un insieme di modifiche dell'attuale direttiva, è stata scartata in quanto avrebbe richiesto un numero elevato di modifiche. Anche la scelta di un nuovo regolamento è stata

scartata poiché non avrebbe consentito agli Stati membri di disporre della sufficiente flessibilità per decidere in merito alle migliori politiche di attuazione per i loro porti, che variano notevolmente in termini di dimensioni, ubicazione e assetto proprietario e amministrativo.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

#### **• Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La valutazione ex post ha dimostrato l'importanza della direttiva ai fini del conseguimento dell'obiettivo di riduzione degli scarichi di rifiuti in mare e ne ha rivelato l'evidente valore aggiunto per l'UE. Tuttavia, se da un lato sono aumentati i volumi di rifiuti conferiti a terra, dall'altro si rilevano tendenze disomogenee tra le diverse categorie di rifiuti. Inoltre una quantità significativa di rifiuti continua ad essere scaricata in mare. Lo si deve principalmente alle diverse modalità con cui sono interpretati e attuati gli obblighi principali dell'attuale direttiva, quali le disposizioni relative alla fornitura di impianti portuali di raccolta adeguati, la concezione e il funzionamento dei sistemi di recupero dei costi e l'applicazione dell'obbligo di conferimento.

La precedente direttiva non definiva chiaramente il concetto di adeguatezza degli impianti portuali di raccolta, generando confusione tra gli utenti e gli operatori portuali. Per estensione la mancanza di consultazione degli utenti dei porti, come pure le incongruenze con la legislazione dell'UE sulle attività a terra, ha dato luogo a situazioni in cui non sono sempre disponibili impianti adeguati nei porti. Nel corso della consultazione, ad esempio, le parti interessate hanno lamentato l'assenza, nei porti, di una raccolta differenziata dei rifiuti che erano stati precedentemente separati a bordo, conformemente alle norme internazionali. Si è inoltre verificata una certa confusione in merito all'ambito di applicazione dell'obbligo di conferimento alla luce delle norme MARPOL sugli scarichi, ivi compresa la definizione di capacità di stoccaggio sufficiente a bordo, che costituisce il principale motivo di deroga affinché una nave lasci il porto senza aver conferito i propri rifiuti.

Si constatava inoltre una mancanza di chiarezza il quadro giuridico e amministrativo per le ispezioni degli IPR, nonché la base su cui queste si fondano e la loro regolarità. Infine le esenzioni per le navi in servizio di linea sono state applicate con motivazioni e in condizioni diverse, creando inutili oneri amministrativi. Tali questioni hanno limitato l'efficacia del regime nel conseguire il suo obiettivo principale, ossia la riduzione degli scarichi di rifiuti in mare.

Ulteriori problematiche evidenziate dalla valutazione ex post:

- la direttiva non è del tutto coerente con le pertinenti politiche dell'UE quali la legislazione dell'Unione in materia di rifiuti e i suoi principi fondamentali, che non sono stati pienamente attuati nei porti;
- non sono state incluse nella direttiva modifiche significative del quadro giuridico internazionale (MARPOL);
- la mancanza di una registrazione sistematica dei rifiuti conferiti nei porti e l'insufficiente scambio di informazioni tra gli Stati membri hanno ostacolato il monitoraggio e l'applicazione efficaci della direttiva e hanno comportato lacune significative nei dati sui flussi di rifiuti nei porti dell'UE.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Si sono tenute consultazioni regolari con diversi gruppi di portatori di interessi nel contesto del sottogruppo IPR, istituito nell'ambito del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile allo scopo di fornire assistenza durante il processo di revisione. Nel sottogruppo, di cui fanno parte i principali gruppi di portatori di interessi (autorità nazionali degli Stati membri, porti, armatori, gestori degli impianti portuali di raccolta e ONG attive nel settore ambientale), confluiscono competenze di elevato livello in materia di impianti portuali di raccolta per la gestione dei rifiuti delle navi. Nel corso di varie riunioni il sottogruppo ha esaminato e discusso le misure proposte e le opzioni di revisione, e i suoi suggerimenti sono stati correttamente esaminati e presi in considerazione nell'elaborazione della proposta. Una sintesi dell'esito delle discussioni del sottogruppo è inclusa negli allegati del documento di lavoro dei servizi della Commissione<sup>12</sup>.

In linea generale i portatori di interessi sono favorevoli a una revisione che miri ad un ulteriore allineamento con la convenzione MARPOL, in particolare per quanto riguarda l'ambito di applicazione dell'obbligo di conferimento, e che preveda misure specifiche atte ad affrontare il problema dei rifiuti marini. Il sottogruppo ha sottolineato a più riprese la necessità di una corretta attuazione dei principi dell'UE in materia di rifiuti nel quadro del regime degli IPR, nonché di un'ulteriore armonizzazione del regime di esenzione e dei sistemi di recupero dei costi, senza imporre un approccio che implichi un sistema unico per tutti i porti dell'UE. Il sottogruppo ha altresì discusso le modalità volte a migliorare il monitoraggio e l'applicazione e delle possibilità di agevolazione del processo grazie alla comunicazione e allo scambio dei dati per via elettronica.

Nell'ambito del processo di valutazione d'impatto è stata organizzata una consultazione pubblica aperta che ha suscitato risposte da un'ampia gamma di portatori di interessi. A tale iniziativa ha fatto seguito una consultazione mirata, rivolta a tutti i portatori di interessi del settore portuale. Da queste consultazioni è emerso che la mancanza di incentivi e l'applicazione parziale sono tra i principali fattori responsabili dei problemi generali legati ai rifiuti scaricati in mare. In entrambe le fasi di consultazione è stato inoltre sottolineato che l'incoerenza a livello di definizioni e di moduli e l'esistenza di regimi di esenzione diversi sono causa di inutili oneri amministrativi.

- **Assunzione e uso di perizie**

La presente proposta si basa sulle informazioni raccolte e analizzate durante la valutazione e il processo di valutazione d'impatto, per i quali sono stati condotti studi esterni. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) ha inoltre fornito assistenza tecnica e dati specifici.

Lo studio di valutazione ex post del 2015 ha esaminato i dati pervenuti da 40 grandi porti commerciali, sulla cui base è stata elaborata una serie temporale riguardante i conferimenti di rifiuti per il periodo 2004-2013. I dati provenivano in parte da precedenti studi condotti dall'EMSA sull'attuazione della direttiva e sono stati completati da un'indagine presso i portatori di interessi.

Lo studio di supporto condotto nel 2016 per sostenere la **valutazione d'impatto** ai fini della revisione della direttiva era teso a completare i dati sui volumi di rifiuti conferiti nei porti individuati negli studi precedenti (Ramboll 2012 e Panteia 2015) per il periodo 2013-2015.

---

<sup>12</sup> Allegato 2, pag. 7, Relazione di sintesi della consultazione dei portatori di interessi.

29 dei 40 porti precedentemente sottoposti a valutazione hanno inviato dati aggiornati sul conferimento dei rifiuti per il medesimo periodo. Lo studio di supporto della valutazione d'impatto ha applicato un modello per calcolare il volume dei rifiuti non conferiti, noto come modello MARWAS, che misura: i) la differenza tra il volume dei rifiuti che dovrebbero essere conferiti nei porti e per i quali sono pervenuti i dati relativi al conferimento, sulla base del traffico diretto a tali porti durante un lasso di tempo determinato, e ii) il volume effettivamente conferito in termini assoluti nei porti in questione durante il medesimo periodo. Il modello è stato alimentato con i dati dell'EMSA relativi ai movimenti delle navi per i 29 porti in esame. Lo studio di supporto ha inoltre elaborato una valutazione della vulnerabilità ambientale delle diverse zone marittime regionali in relazione alle varie categorie di rifiuti delle navi. La metodologia applicata è spiegata in dettaglio nell'allegato del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente proposta<sup>13</sup>.

Il sottogruppo IPR di cui sopra ha fornito il suo sostegno durante l'intero processo.

- **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto ha esaminato diverse opzioni strategiche per la revisione della direttiva, basandosi sui seguenti principi orientativi:

- 1) l'ambito della revisione, la portata delle modifiche legislative e la definizione di orientamenti non vincolanti;
- 2) l'ambito di applicazione dell'obbligo di conferimento dei rifiuti; la scelta di allinearsi alle norme MARPOL sugli scarichi o di puntare ad un regime degli scarichi a zero rifiuti attraverso la consegna totale ai porti, che si ripercuote anche su altri aspetti quali l'applicazione di sistemi di recupero dei costi e la fase esecutiva;
- 3) le potenziali soluzioni per affrontare il problema specifico dei rifiuti (per lo più solidi) delle navi;
- 4) le potenziali soluzioni per ridurre gli oneri amministrativi e semplificare il regime, conformemente agli obiettivi REFIT della proposta.

Questi principi si traducono negli obiettivi strategici descritti di seguito.

**OPZIONE 1: scenario di base.** Questa opzione non prevede alcuna modifica legislativa della direttiva. Sarebbero invece definiti orientamenti non vincolanti e verrebbe ulteriormente esteso il sistema elettronico di comunicazione e di monitoraggio istituito a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, dell'attuale direttiva, e basato sulla segnalazione elettronica a SafeSeaNet e THETIS (banca dati sul controllo da parte dello Stato di approdo).

**OPZIONE 2: revisione minima.** Questa opzione prevede iniziative mirate e adeguamenti giuridici limitati in relazione alla convenzione MARPOL e alla pertinente legislazione dell'Unione, sulla scorta dello scenario di base. Essa permetterebbe di allineare l'ambito di applicazione alla convenzione MARPOL tramite l'inclusione dei rifiuti contemplati dall'allegato VI della Convenzione e l'aggiornamento dei riferimenti alla legislazione ambientale dell'Unione.

**OPZIONE 3: allineamento con la convenzione MARPOL.** Con questa opzione si intende conseguire un ulteriore ravvicinamento alla convenzione MARPOL, in particolare nel

---

<sup>13</sup> Allegato 4, pag. 23, Modelli analitici utilizzati nella preparazione della valutazione d'impatto.

determinare l'ambito di applicazione dell'obbligo di conferimento in conformità alle norme MARPOL sugli scarichi, il che permetterebbe di affrontare il problema degli scarichi illegali di rifiuti in mare. Questa opzione prevede anche l'integrazione delle ispezioni degli IPR nel controllo da parte dello Stato di approdo e comprende l'insieme delle misure volte a migliorare l'adeguatezza degli impianti e gli incentivi economici affinché le navi conferiscano i rifiuti a tali impianti.

OPZIONE 4: regime UE degli IPR oltre la convenzione MARPOL. Questa opzione mira a rafforzare l'attuale regime istituito dalla direttiva, ampliandolo rispetto alla convenzione MARPOL. L'obbligo di conferimento si applicherebbe a tutti i rifiuti delle navi, compresi i rifiuti il cui scarico in mare è autorizzato dalla convenzione MARPOL. Questa opzione contempla l'insieme delle misure volte a migliorare l'adeguatezza degli impianti e a fornire gli opportuni incentivi per il conferimento.

OPZIONI 3B e 4B: varianti delle precedenti opzioni 3 e 4 in funzione dei tipi di rifiuti marini. Queste opzioni alternative affrontano specificamente il problema dei rifiuti marini delle navi (per lo più scarichi di rifiuti solidi) e comprendono sia incentivi che misure esecutive, oltre alla proposta di integrare pienamente i pescherecci e le imbarcazioni da diporto nell'ambito di applicazione della direttiva, seppure con un approccio differenziato basato sulla stazza lorda.

La valutazione d'impatto ha concluso che l'opzione preferita è l'opzione strategica 3B poiché concilia gli obiettivi di riduzione degli scarichi di rifiuti in mare, in particolare di quelli solidi (rifiuti marini), con l'auspicata riduzione degli oneri amministrativi mediante un ulteriore allineamento con la convenzione MARPOL.

Si prevede che l'opzione strategica preferita:

- produca effetti positivi sull'ambiente, dal momento che dovrebbe comportare una consistente riduzione degli scarichi illegali in mare di rifiuti oleosi, acque reflue, rifiuti solidi e degli scrubber;
- contribuisca in maniera rilevante all'economia circolare mediante le misure speciali incentrate sulla riduzione dei rifiuti marini, compresi quelli prodotti dai settori della pesca e della navigazione da diporto, e sul miglioramento delle pratiche di gestione dei rifiuti nei porti;
- comporti una riduzione dei costi di applicazione e una sostanziale diminuzione dei costi amministrativi;
- crei nuovi posti di lavoro, soprattutto nei settori della gestione dei rifiuti e del turismo nelle zone costiere;
- incrementi la consapevolezza ambientale in merito al problema dei rifiuti marini, sia a terra che a bordo.

L'opzione preferita dovrebbe **generare costi operativi e di conformità supplementari**, derivanti in particolare dagli investimenti per la raccolta dei rifiuti nei porti, l'allineamento dei sistemi di recupero dei costi e lo sviluppo di nuove capacità di raccolta e trattamento dei nuovi flussi di rifiuti. Si prevede tuttavia che tali costi siano limitati. Il loro livello previsto è descritto nella valutazione d'impatto contenuta nel documento di lavoro dei servizi della

Commissione che accompagna la proposta<sup>14</sup>. Non è stato tuttavia possibile fornire un'esatta quantificazione dei costi di conformità complessivi a causa della mancanza di dati.

La valutazione d'impatto è stata presentata al comitato per il controllo normativo nel maggio 2017. Il comitato ha emesso un parere positivo con riserve<sup>15</sup>, nel quale ha espresso preoccupazione in merito al valore aggiunto della direttiva rispetto alla convenzione MARPOL e chiesto ulteriori spiegazioni sul rapporto tra i due regimi e sul modo in cui le opzioni proposte sono in linea con le disposizioni della convenzione o vanno al di là di queste. In tale contesto il comitato ha anche sollevato alcuni interrogativi riguardo alla proporzionalità dell'opzione preferita, in particolare per il fatto che essa prevede prescrizioni più specifiche per le navi di dimensioni minori, e all'incertezza che sussiste circa l'esatto ammontare dei costi di conformità e di investimento connessi a tale opzione. Queste osservazioni sono state trattate come descritto di seguito.

- Sono state inserite spiegazioni supplementari sulle modalità con cui la direttiva mira a recepire gli obblighi pertinenti della convenzione MARPOL mediante un approccio basato sui porti, precisando che essa non intende soltanto conseguire l'applicazione di tali prescrizioni attraverso il sistema giuridico dell'UE, bensì costituisce un valore aggiunto per quanto riguarda l'attuazione di dette prescrizioni negli Stati membri, in particolare mediante nuovi elementi quali i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, i sistemi di recupero dei costi nei porti e il regime di esenzioni per le navi in servizio di linea. È stata acclusa una tabella che traccia un confronto tra i due strumenti nonché una panoramica delle principali modifiche apportate alla convenzione MARPOL negli ultimi 15 anni.
- È stata inserita una tabella di confronto tra le diverse opzioni strategiche e la convenzione MARPOL. È stato inoltre spiegato che l'opzione preferita basata sull'allineamento con la convenzione MARPOL non corrisponde ad un allineamento completo, in quanto ciò significherebbe il ritiro di obblighi fondamentali che si sono rivelati molto utili e pertinenti, come illustrato nella valutazione ex post (REFIT) della direttiva. Sono stati inseriti ulteriori chiarimenti per dimostrare la proporzionalità di ciascuna delle opzioni e sono state aggiunte informazioni sulle modalità con cui l'opzione preferita propone di ridefinire la posizione delle navi di dimensioni minori, ossia dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto, adottando un approccio differenziato all'applicazione, fondato sulla stazza lorda e sulla lunghezza complessiva.
- Infine sono stati compiuti ulteriori sforzi per ottenere dati quantitativi dai porti in relazione ad alcuni degli obblighi fondamentali previsti dall'opzione prescelta. Trattandosi però di dati commerciali sensibili, il feedback ricevuto è stato limitato e la descrizione dei costi di conformità e di investimento resta principalmente qualitativa.

- **Valutazione dell'impatto territoriale**

La revisione proposta presenta un'importante dimensione regionale alla luce della diversità dei bacini marittimi dell'UE e delle specificità locali dei porti. Per questo motivo è stata

---

<sup>14</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Valutazione d'impatto, pag. 60 (costi di conformità) e pag. 73 (conclusioni).

<sup>15</sup> Parere sulla valutazione d'impatto/impianti portuali di raccolta per i rifiuti delle navi e i residui del carico, 23 giugno 2017, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/>[...].

effettuata una valutazione dell'impatto territoriale. Essa ha sottolineato le sfide particolari che i porti situati in isole piccole e luoghi remoti possono dover affrontare nell'attuare il regime degli IPR, ma ha concluso altresì che la nuova direttiva può presentare vantaggi per queste regioni, in particolare per quanto concerne lo sviluppo del turismo, l'occupazione e la governance. Nonostante le differenze regionali, dalla valutazione dell'impatto territoriale è tuttavia emersa con forza la necessità di armonizzare gli aspetti fondamentali della direttiva. Le risultanze della valutazione dell'impatto territoriale sono state riassunte nella relazione di sintesi allegata al documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la proposta.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta mira a semplificare il quadro normativo e ridurre gli oneri amministrativi, dal momento che è un'iniziativa del programma REFIT.

Tramite un migliore allineamento con le definizioni della convenzione MARPOL, potranno essere pienamente integrati nella direttiva anche i moduli standard elaborati dall'IMO per la notifica e la ricevuta di conferimento dei rifiuti. In tal modo potranno essere evitati per quanto possibile moduli e sistemi paralleli. Si propone inoltre di includere le ispezioni degli IPR nel regime di controllo da parte dello Stato di approdo e di utilizzare il sistema informativo e di monitoraggio sviluppato a norma dell'attuale direttiva (articolo 12, paragrafo 3) e basato sulla comunicazione per via elettronica in SafeSeaNet e THETIS, per facilitarne il monitoraggio e l'applicazione. Queste misure dovrebbero generare una riduzione delle spese amministrative di 7,1 milioni di EUR riconducibile alla maggiore efficacia delle ispezioni. Le revisioni proposte dovrebbero inoltre aumentare le opportunità commerciali per i gestori dei rifiuti nei porti nonché per gli operatori del settore turistico e ricreativo, la maggior parte dei quali si qualifica come PMI; in effetti il previsto aumento dei quantitativi di rifiuti conferiti nei porti risulterà in un ambiente marino più pulito, con effetti positivi per il turismo locale e regionale.

La proposta di una nuova direttiva lascia un notevole margine di discrezionalità agli Stati membri per: i) organizzare gli impianti di raccolta nei loro porti, secondo i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, e ii) definire opportuni regimi tariffari, tenendo conto delle dimensioni e dell'ubicazione geografica dei porti, nonché del tipo di traffico diretto a tali porti.

La revisione proposta prevede l'ulteriore sviluppo e il funzionamento più efficiente del sistema informativo, di controllo e di monitoraggio già istituito a norma dell'attuale direttiva al fine di agevolare il monitoraggio e l'applicazione della direttiva. Il sistema si fonderà sul sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi di cui alla direttiva 2002/59/CE e sulla banca dati sulle ispezioni istituita dalla direttiva 2009/16/CE. I dati saranno comunicati per via elettronica utilizzando il sistema di "interfaccia unica nazionale", in conformità alla direttiva 2010/65/UE, e scambiati tra gli Stati membri ai fini del monitoraggio e dell'applicazione. La proposta contribuirà anche a una maggiore standardizzazione dei formati elettronici di comunicazione della ricevuta di conferimento dei rifiuti, della notifica dei rifiuti e delle esenzioni per le navi in servizio di linea.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

## 5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La proposta è corredata di un piano di attuazione che elenca le azioni necessarie per attuare le misure e individua le principali sfide tecniche, giuridiche e di tempistica relative all'attuazione.

Sono state individuate opportune modalità di monitoraggio e comunicazione. L'EMSA svolge un ruolo importante in questo processo, in quanto l'Agenzia è responsabile dello sviluppo e del funzionamento dei sistemi di dati elettronici per il trasporto marittimo.

La direttiva in vigore già prevede l'istituzione di un sistema informativo e di monitoraggio comune che: i) identifichi le navi che non conferiscono i loro rifiuti, e ii) accerti che gli obiettivi della direttiva siano stati conseguiti. Negli ultimi anni questo sistema è stato sviluppato sulla base delle banche dati esistenti: in particolare SafeSeaNet ha assicurato la comunicazione e lo scambio per via elettronica delle informazioni contenute nella notifica anticipata dei rifiuti, ed è stato elaborato un modulo UE ad hoc nell'ambito della banca dati sulle ispezioni (THETIS), finalizzato alla comunicazione dei risultati delle ispezioni degli IPR. Sono state inoltre adottate misure volte a garantire che le informazioni archiviate nel sistema SafeSeaNet siano sistematicamente trasmesse alla banca dati THETIS-EU, in modo che l'obbligo di conferimento possa essere monitorato e applicato. Con la proposta di direttiva tali sistemi saranno ulteriormente migliorati e dovrebbero comprendere anche le informazioni di base relative alla disponibilità degli impianti di raccolta nei porti dell'UE. Queste informazioni saranno comunicate anche al GISIS, il sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo, istituito dall'IMO, per far sì che gli Stati membri, rispettando le disposizioni in materia di comunicazione stabilite dalla direttiva, assolvano al tempo stesso i loro obblighi internazionali di comunicazione.

L'EMSA contribuirà inoltre a monitorare l'attuazione della proposta di direttiva. Poiché il ciclo completo di visite di attuazione dell'EMSA previste è stimato a cinque anni<sup>16</sup>, il ciclo di valutazione della direttiva è fissato a intervalli di sette anni.

Si prevede infine l'istituzione di un gruppo di esperti composto da rappresentanti degli Stati membri e di altri settori interessati. Il gruppo procederà a uno scambio di informazioni e di esperienze relative all'attuazione della direttiva e fornirà alla Commissione gli orientamenti necessari.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non sono necessari documenti esplicativi in quanto la proposta mira a semplificare e chiarire il regime esistente.

## 6. ILLUSTRAZIONE DETTAGLIATA DELLE SINGOLE DISPOSIZIONI DELLA PROPOSTA

La proposta di direttiva consentirà di allineare per quanto possibile il regime dell'UE alla convenzione MARPOL, in particolare per quanto riguarda l'ambito di applicazione, le definizioni e i moduli. Non è tuttavia possibile un allineamento completo, poiché la direttiva si concentra sulle operazioni portuali, mentre la convenzione MARPOL verte sulle operazioni in mare. Sebbene si fondi sugli obblighi che gli Stati membri hanno assunto a norma della

---

<sup>16</sup> Come disposto nella metodologia dell'EMSA per le visite presso gli Stati membri, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

convenzione MARPOL, la direttiva si spinge oltre questo ambito, trattando in modo dettagliato la questione delle responsabilità giuridiche, operative e finanziarie di tutti gli operatori. Inoltre la proposta di direttiva, come la direttiva precedente, ha un ambito di applicazione più ampio, che interessa tutte le navi adibite alla navigazione marittima e tutti i porti in cui esse fanno scalo.

I principali settori nei quali la direttiva e la convenzione MARPOL continueranno a divergere riguardano i seguenti elementi:

- l'adozione di piani di raccolta e di gestione dei rifiuti;
- lo sviluppo e la gestione di sistemi di recupero dei costi;
- l'obbligo di comunicazione delle informazioni contenute nella notifica anticipata dei rifiuti e nella ricevuta di conferimento dei rifiuti;
- il regime di ispezione;
- il regime di esenzione per le navi in servizio di linea.

Molte di queste differenze nel regime dell'UE servono a migliorare l'attuazione e l'applicazione del regime previsto dalla convenzione MARPOL.

Le modifiche più importanti introdotte dalla nuova direttiva sono indicate di seguito.

### **Titolo, ambito di applicazione e definizioni**

Il titolo sarà modificato in modo da fare esplicito riferimento al conferimento dei rifiuti delle navi, poiché ciò rifletterebbe in modo più preciso l'obiettivo principale della direttiva.

Nell'**articolo 2** la definizione di "rifiuti prodotti dalle navi" sarà sostituita dalla definizione più generica di "rifiuti delle navi", in relazione ai pertinenti allegati della convenzione MARPOL. La suddetta definizione comprenderà anche la categoria dei "residui del carico" e i rifiuti che rientrano nell'ambito dell'allegato VI della convenzione MARPOL, vale a dire i residui provenienti dai sistemi di depurazione dei gas di scarico, che includono i fanghi e le acque di scarico di tali sistemi. Sopprimendo la distinzione tra i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico e garantendo la piena conformità alle definizioni della convenzione MARPOL, è possibile un ulteriore allineamento con i moduli e i certificati standard dell'IMO. I rifiuti pescati "passivamente", ossia quelli raccolti nelle reti durante le operazioni di pesca, sono stati inclusi nella definizione di rifiuti delle navi al fine di garantire che siano presi provvedimenti adeguati per il conferimento di questo tipo di rifiuti del settore della pesca agli impianti portuali di raccolta, data la loro rilevanza nel contesto dei rifiuti marini. Sono stati aggiunti riferimenti chiari e aggiornati ai pertinenti atti legislativi dell'UE.

### **Adeguatezza degli impianti portuali di raccolta**

Il concetto di "impianti portuali di raccolta adeguati" è stato descritto in modo più accurato, conformemente agli orientamenti dell'IMO. Nell'**articolo 4** è stato espressamente inserito l'obbligo di raccolta differenziata dei rifiuti derivante dalla direttiva quadro sui rifiuti, che dovrà essere applicato nei porti. Ciò è particolarmente rilevante nei casi in cui i rifiuti siano stati in precedenza separati a bordo conformemente alle norme e regole internazionali.

Per quanto riguarda i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, determinanti per la realizzazione di impianti portuali di raccolta adeguati, è stato dato maggior rilievo all'**articolo 5** e all'**allegato 1**, relativi alle prescrizioni in materia di consultazione. Sono stati

inoltre forniti chiarimenti su cosa si intenda per "piano adeguato", "cambiamenti significativi" apportati a tale piano e "contesto regionale" in cui esso può essere sviluppato.

### **Incentivi in funzione dei risultati**

Al fine di assicurare l'erogazione di opportuni incentivi per il conferimento dei diversi tipi di rifiuti agli impianti portuali di raccolta, l'**articolo 8** stabilisce i principi fondamentali da integrare e applicare in ogni regime tariffario istituito a norma della direttiva. Essi comprendono la correlazione tra la tariffa applicata e i costi degli IPR, il calcolo del "contributo significativo" da coprire mediante la tariffa indiretta, nonché i principali obblighi di trasparenza. Nella direttiva è inserito un nuovo **allegato 4** che fornisce una panoramica dei diversi tipi di costi del sistema degli IPR e stabilisce una distinzione tra costi diretti e indiretti.

Benché l'articolo 8 non prescriva un particolare sistema da applicare in tutti i porti dell'UE, il sistema di recupero dei costi proposto è più severo per quanto riguarda i principi da applicare al momento di stabilire la tariffa indiretta per i rifiuti solidi, compresi i rifiuti pescati "passivamente". Dal momento che gli scarichi di rifiuti solidi contribuiscono in modo significativo al problema più generale dei rifiuti marini, si propone un sistema che non contempla alcuna tariffa speciale, in virtù del quale il pagamento della tariffa indiretta dovrebbe autorizzare le navi a conferire tutti i rifiuti che si trovano a bordo, senza dover corrispondere altre tariffe dirette (in funzione dei volumi). Poiché anche i pescherecci e le imbarcazioni da diporto saranno soggetti al sistema delle tariffe indirette, questa disposizione dovrebbe riguardare anche lo smaltimento delle reti da pesca giunte al termine del loro ciclo di vita e dei rifiuti pescati "passivamente".

L'articolo 8 rafforza inoltre il concetto di "nave verde", già elaborato e applicato dai singoli porti conformemente alle norme e ai sistemi di certificazione internazionali. In base a tale concetto, alle navi che possono dimostrare una gestione sostenibile dei rifiuti a bordo, i cui criteri dovranno essere successivamente definiti dalla Commissione in un atto delegato, dovrebbe essere applicata una tariffa ridotta sui rifiuti.

### **Applicazione dell'obbligo di conferimento**

Il modulo di notifica anticipata dei rifiuti, di cui all'**articolo 6**, è stato pienamente allineato alla circolare MEPC/834 dell'IMO ed è presentato nel nuovo allegato 2 della direttiva. L'ambito di applicazione dell'obbligo di conferimento per tutti i rifiuti è stato fissato in conformità alla convenzione MARPOL, in modo che la direttiva sugli IPR rispecchi il regime degli scarichi stabilita dalla convenzione MARPOL: nei casi in cui la MARPOL proibisce lo scarico di rifiuti in mare, la direttiva sugli IPR impone il conferimento di tali rifiuti agli impianti portuali di raccolta a terra, compresi i residui del carico. Questo approccio rende superflua qualunque disposizione specifica per il conferimento dei residui del carico, come invece previsto dalla vecchia direttiva. L'**articolo 7** prescrive inoltre il rilascio alla nave di una ricevuta all'atto del conferimento dei rifiuti, contenente le informazioni che dovrebbero essere comunicate dalla nave per via elettronica al sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione, ovvero SafeSeaNet, prima della partenza.

L'**articolo 7** limita l'applicazione della deroga basata sulla capacità di stoccaggio sufficiente alle situazioni in cui il porto di scalo successivo è situato nell'UE e non sussiste alcuna incertezza circa la disponibilità di impianti portuali di raccolta adeguati. Tale valutazione dovrebbe essere effettuata in base alle informazioni comunicate al sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione integrato in SafeSeaNet e concernenti gli impianti portuali di

raccolta adeguati nell'UE. La presente proposta prevede inoltre che la Commissione adotti, mediante un atto di esecuzione, metodi specifici per il calcolo della sufficiente capacità di stoccaggio a bordo.

Per quanto concerne il regime di ispezione, l'**articolo 10** precisa che le ispezioni degli IPR devono essere pienamente integrate nel regime di controllo da parte dello Stato di approdo, istituito dalla direttiva 2009/16/CE, e seguire un approccio basato sul rischio se la nave rientra nell'ambito di applicazione della direttiva. Al fine di assicurare che in ogni ispezione effettuata a norma del regime di controllo da parte dello Stato di approdo sia accertata anche la conformità alle prescrizioni relative agli IPR, è stato necessario apportare alcune modifiche alla direttiva 2009/16/CE, contenute nell'**articolo 21**. Al tempo stesso viene istituito un regime di ispezioni distinto per i pescherecci, le imbarcazioni da diporto e le navi nazionali di stazza lorda superiore a 100 tonnellate, poiché tali navi non sono disciplinate dalla direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo. L'esito delle ispezioni effettuate su tali navi dovrà essere registrato nel sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione mediante un modulo specifico dell'UE nell'ambito di THETIS.

### **Regime di esenzione per le navi in servizio di linea regolare**

L'**articolo 9** della proposta prevede l'ulteriore armonizzazione dei criteri di esenzione, in particolare per quanto riguarda le "navi in servizio di linea" con "scali frequenti e regolari" e per quanto riguarda le "prove sufficienti dell'esistenza di accordi" atti a garantire il conferimento dei rifiuti e il pagamento della tariffa. È introdotto un certificato di esenzione standard che dovrebbe essere incluso nel sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione attraverso la comunicazione elettronica in SafeSeaNet, di modo che gli Stati membri possano successivamente procedere allo scambio delle informazioni contenute nel certificato.

### **Pescherecci e imbarcazioni da diporto**

La posizione dei pescherecci e delle piccole imbarcazioni da diporto è stata ridefinita dalla direttiva, data la loro relativa importanza nel contribuire al problema dei rifiuti marini. Mentre la direttiva attuale esonera sia i pescherecci che le piccole imbarcazioni da diporto da alcuni degli obblighi fondamentali, tali esenzioni sono state ridefinite in modo da includere le navi di maggiori dimensioni in funzione della lunghezza e della stazza lorda, per garantire la proporzionalità del regime.

Per quanto riguarda i sistemi di recupero dei costi, i pescherecci e le imbarcazioni da diporto saranno soggetti alla tariffa indiretta. Come avviene per altre navi, i pescherecci e le imbarcazioni da diporto saranno pertanto tenuti a corrispondere una tariffa al porto, indipendentemente dal fatto che conferiscano o meno dei rifiuti. Questa disposizione dovrebbe però anche autorizzare tali navi a conferire tutti i loro rifiuti solidi senza dover pagare alcuna tariffa supplementare, compresi eventuali attrezzi da pesca in disuso e rifiuti pescati "passivamente". Per quanto concerne gli altri tipi di rifiuti, l'obbligo generale di imposizione di una tariffa indiretta minima del 30 % si applicherà anche al conferimento dei rifiuti da parte dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto.

La comunicazione delle informazioni contenute nella notifica dei rifiuti e nella ricevuta di conferimento dei rifiuti sarà richiesta soltanto per i pescherecci e le imbarcazioni da diporto di lunghezza pari o superiore a 45 metri. Sarebbe sproporzionato imporre alle navi al di sotto di questa soglia l'obbligo di comunicazione elettronica prima dell'arrivo e della partenza poiché

tali navi non sono di norma attrezzate per la comunicazione elettronica e i porti in cui esse approdano non sono comunque in grado di trattare le notifiche elettroniche per ogni scalo da esse effettuato. Questo aspetto è stato evidenziato anche nella valutazione d'impatto che accompagna la proposta<sup>17</sup>.

Per quanto riguarda le misure esecutive, la direttiva stabilisce che le ispezioni devono essere effettuate come minimo sul 20 % di tutti i pescherecci e di tutte le imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore a 100 tonnellate che approdano ogni anno nei porti di uno Stato membro. Tale soglia corrisponde al requisito stabilito dalla convenzione MARPOL riguardo alla presenza a bordo di un piano di registrazione dei rifiuti solidi per le navi di stazza lorda superiore a 100 tonnellate.

---

<sup>17</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Valutazione d'impatto, capo 5.2.5, pag. 46.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che  
abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva  
2010/65/UE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>18</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>19</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La politica marittima dell'Unione mira a conseguire un elevato livello di sicurezza e protezione dell'ambiente. Questo obiettivo si può raggiungere attraverso il rispetto delle convenzioni, dei codici e delle risoluzioni internazionali, mantenendo nel contempo la libertà di navigazione prevista dalla convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).
- (2) La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione MARPOL") stabilisce i divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, ma disciplina altresì la condizioni alle quali alcuni tipi di rifiuti possono essere scaricati nell'ambiente marino. La convenzione MARPOL prescrive che gli Stati membri garantiscano la fornitura di adeguati impianti portuali di raccolta.
- (3) L'Unione ha proseguito l'attuazione della convenzione MARPOL mediante la direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup>, seguendo un approccio basato sui porti. La direttiva 2000/59/CE mira a conciliare gli interessi di un buon funzionamento del trasporto marittimo con la tutela dell'ambiente marino.
- (4) Negli ultimi vent'anni, la convenzione MARPOL e i relativi allegati hanno subito importanti modifiche che hanno posto in essere norme e divieti più severi per gli scarichi in mare dei rifiuti delle navi.

---

<sup>18</sup> GU C del , pag. .

<sup>19</sup> GU C del , pag. .

<sup>20</sup> Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

- (5) L'allegato VI della convenzione MARPOL ha introdotto norme relative allo scarico di nuove categorie di rifiuti, in particolare i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, costituiti da fanghi e acque di scarico. Tali categorie di rifiuti dovrebbero essere incluse nell'ambito di applicazione della direttiva.
- (6) Il 15 aprile 2014 l'Organizzazione marittima internazionale ("IMO") ha adottato gli orientamenti consolidati per i gestori e gli utenti degli impianti portuali di raccolta (MEPC.1/Circ. 834), comprendente il formato standard per la notifica dei rifiuti e la ricevuta di conferimento dei rifiuti e per segnalare eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta.
- (7) Nonostante questi sviluppi normativi gli scarichi dei rifiuti in mare continuano a verificarsi. Ciò è dovuto a una combinazione di fattori, quali l'assenza in alcuni porti di impianti portuali di raccolta adeguati, un'applicazione spesso insufficiente della normativa e la mancanza di incentivi al conferimento dei rifiuti a terra.
- (8) Dalla sua entrata in vigore la direttiva 2000/59/CE ha contribuito ad aumentare il volume dei rifiuti conferiti agli impianti portuali di raccolta, svolgendo in tal modo un ruolo determinante nella riduzione degli scarichi in mare, come evidenziato nella valutazione REFIT della direttiva.
- (9) La valutazione REFIT ha dimostrato inoltre che la direttiva 2000/59/CE non è stata pienamente efficace a causa di incoerenze con il quadro MARPOL. Gli Stati membri hanno altresì elaborato interpretazioni diverse dei concetti essenziali della direttiva, quali l'adeguatezza degli impianti, la notifica anticipata dei rifiuti e l'obbligo di conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta, e delle esenzioni per le navi in servizio di linea. La valutazione ha evidenziato la necessità di una maggiore armonizzazione di tali concetti e di un ulteriore allineamento con la convenzione MARPOL, al fine di evitare inutili oneri amministrativi sia per i porti sia per gli utenti degli stessi.
- (10) La direttiva è inoltre fondamentale per l'applicazione della normativa e dei principi ambientali più importanti nel contesto dei porti e della gestione dei rifiuti delle navi. In particolare la direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>21</sup> e la direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup> sono strumenti pertinenti a tal proposito.
- (11) La direttiva 2008/98/CE stabilisce i principi più importanti per la gestione dei rifiuti, compreso il principio "chi inquina paga", e la gerarchia dei rifiuti che privilegia il riutilizzo e il riciclaggio rispetto ad altre forme di recupero e smaltimento e impone la creazione di sistemi per la raccolta differenziata dei rifiuti. Tali obblighi si applicano anche alla gestione dei rifiuti delle navi.
- (12) La raccolta differenziata dei rifiuti delle navi, compresi gli attrezzi da pesca in disuso, è necessaria per garantirne un ulteriore recupero nella successiva catena di gestione dei rifiuti. I rifiuti solidi spesso sono separati a bordo delle navi in conformità alle norme e alla legislazione internazionale e la normativa dell'Unione dovrebbe garantire che gli sforzi per separare i rifiuti a bordo non vadano sprecati perché mancano le disposizioni per la raccolta differenziata a terra.

---

<sup>21</sup> Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

<sup>22</sup> Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

- (13) Sebbene la maggior parte dei rifiuti marini sia generata da attività a terra, anche il trasporto marittimo, compresi i settori della pesca e della navigazione da diporto, contribuisce in misura importante, scaricando rifiuti solidi, tra cui plastiche e attrezzi da pesca in disuso, che finiscono direttamente in mare.
- (14) La strategia della Commissione sull'economia circolare<sup>23</sup> ha fissato un obiettivo di riduzione dei rifiuti marini del 30 % entro il 2020 e ha riconosciuto il ruolo specifico della direttiva 2000/59/CE a tale riguardo, garantendo la disponibilità di impianti adeguati per la raccolta dei rifiuti solidi e provvedendo al giusto livello di incentivi e di misure esecutive per il conferimento dei rifiuti agli impianti a terra.
- (15) Gli impianti portuali di raccolta sono considerati adeguati se sono in grado di rispondere alle esigenze delle navi che utilizzano abitualmente il porto, senza causare loro ingiustificati ritardi. L'adeguatezza si riferisce sia alle condizioni operative dell'impianto in considerazione delle esigenze degli utenti, sia alla gestione ambientale degli impianti in conformità alla legislazione dell'Unione in materia di rifiuti.
- (16) Il regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>24</sup> prescrive lo smaltimento mediante incenerimento o sotterramento in una discarica autorizzata dei rifiuti di cucina e ristorazione provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali, compresi i rifiuti di navi che fanno scalo nei porti dell'Unione i quali siano stati potenzialmente in contatto a bordo con sottoprodotti di origine animale. Affinché tale prescrizione non limiti la promozione di un ulteriore riutilizzo e riciclaggio dei rifiuti delle navi, è opportuno adoperarsi per separare meglio i rifiuti a bordo in modo da evitare potenziali contaminazioni, ad esempio dei rifiuti di imballaggio.
- (17) Al fine di garantire l'adeguatezza degli impianti portuali di raccolta, è essenziale sviluppare e rivalutare il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, in base alla consultazione degli utenti dei porti. Per motivi pratici e organizzativi i porti limitrofi nella stessa regione potrebbero sviluppare un piano comune, che comprenda la disponibilità di impianti portuali di raccolta in ciascuno dei porti interessati dal piano, fornendo nel contempo un quadro amministrativo comune.
- (18) Per affrontare il problema dei rifiuti marini in modo efficace, è fondamentale fornire il giusto livello di incentivi per il conferimento dei rifiuti, in particolare i rifiuti solidi, agli impianti portuali di raccolta. Ciò può essere conseguito attraverso un sistema di recupero dei costi che comporti l'applicazione di una tariffa indiretta, che sarà dovuta indipendentemente dal conferimento dei rifiuti e che dovrebbe autorizzare il conferimento dei rifiuti senza aggiungere ulteriori oneri diretti. In tale sistema dovrebbero essere inclusi anche i settori della pesca e della navigazione da diporto, dato il loro contributo alla produzione di rifiuti marini.
- (19) Il concetto di "nave verde" dovrebbe essere ulteriormente sviluppato per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, in modo da attuare un efficace sistema di ricompensa per quelle navi che riducono i rifiuti a bordo.
- (20) I residui del carico restano di proprietà del proprietario delle merci anche successivamente al loro scarico presso il terminal e spesso hanno un valore

---

<sup>23</sup> Comunicazione della Commissione "L'anello mancante - Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare", punto 5.1 [COM(2015) 614].

<sup>24</sup> Regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano e che abroga il regolamento (CE) n. 1774/2002 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 1).

economico. Per questo motivo i residui del carico non dovrebbero essere inclusi nei sistemi di recupero dei costi e nell'applicazione della tariffa indiretta; la tariffa per il conferimento dei residui del carico dovrebbe essere pagata dall'utente dell'impianto di raccolta, che è di norma indicato nelle convenzioni contrattuali tra le parti interessate o in altre convenzioni locali.

- (21) Il regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>25</sup> considera la fornitura di impianti portuali di raccolta come un servizio compreso nell'ambito di applicazione del regolamento. Esso prevede norme sulla trasparenza del sistema di tariffazione applicato per l'uso dei servizi portuali, sulla consultazione degli utenti dei porti e sulla gestione delle procedure di reclamo. La direttiva va oltre il quadro fornito dal regolamento (UE) 2017/352 e prevede prescrizioni più dettagliate per il funzionamento e la concezione dei sistemi di recupero dei costi per gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti delle navi e per la trasparenza della struttura dei costi.
- (22) Oltre a fornire incentivi per il conferimento, è essenziale prevedere un'applicazione efficace dell'obbligo di conferimento, che dovrebbe seguire un approccio basato sul rischio in linea con la direttiva 2009/16/CE<sup>26</sup>, la quale non è più coerente con l'obiettivo del 25 % di ispezioni della direttiva 2000/59/CE per le navi che rientrano nel suo ambito di applicazione.
- (23) Uno dei principali ostacoli all'applicazione efficace dell'obbligo di conferimento è costituito dalla diversa interpretazione e attuazione da parte degli Stati membri della deroga basata sulla sufficiente capacità di stoccaggio a bordo. Al fine di evitare che l'applicazione di tale deroga comprometta l'obiettivo principale della direttiva, la sufficiente capacità di stoccaggio dovrebbe essere ulteriormente precisata, in particolare rispetto al successivo porto di scalo, e dovrebbe essere determinata in modo armonizzato nei porti dell'Unione, in base a una metodologia e a criteri comuni.
- (24) Il monitoraggio e l'applicazione dovrebbero essere facilitati mediante un sistema basato sulla comunicazione e sullo scambio di informazioni per via elettronica. A tal fine il sistema informativo e di monitoraggio esistente, istituito a norma della direttiva 2000/59/CE, dovrebbe essere ulteriormente sviluppato e utilizzato sulla base di sistemi di dati elettronici esistenti, in particolare il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) e la banca dati sulle ispezioni (THETIS). Il sistema dovrebbe altresì includere le informazioni sugli impianti portuali di raccolta disponibili nei diversi porti.
- (25) La convenzione MARPOL impone alle parti contraenti di mantenere aggiornate le informazioni sui loro impianti portuali di raccolta e di comunicarle all'IMO. A tal fine l'IMO ha istituito una banca dati sugli impianti portuali di raccolta nel suo sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo ("GISIS"). Riportando tali informazioni nel sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione istituito dalla direttiva e trasmettendole successivamente mediante il sistema al GISIS, gli Stati membri non dovrebbero più comunicarle separatamente all'IMO.
- (26) È necessaria un'ulteriore armonizzazione del regime delle esenzioni per le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari, e in particolare occorre chiarire i termini e le condizioni che disciplinano tali esenzioni. La valutazione REFIT e la valutazione

---

<sup>25</sup> Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1).

<sup>26</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

d'impatto hanno messo in luce che la mancanza di armonizzazione delle condizioni e dell'applicazione delle esenzioni ha provocato oneri amministrativi inutili per le navi e i porti.

- (27) Il sottogruppo sugli impianti portuali di raccolta, che è stato istituito nell'ambito del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile e che riunisce un'ampia gamma di esperti nel campo dell'inquinamento provocato dalle navi e della gestione dei rifiuti delle navi, ha fornito preziosi orientamenti e consulenze alla Commissione. Sarebbe auspicabile mantenere questo gruppo di esperti come un'entità separata al fine di scambiare esperienze sull'attuazione della direttiva.
- (28) I poteri conferiti alla Commissione per attuare la direttiva 2000/59/CE dovrebbero essere aggiornati in conformità al trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (29) Al fine di fornire una metodologia per l'applicazione della deroga basata sulla sufficiente capacità di stoccaggio a bordo e per l'ulteriore sviluppo del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione istituito dalla presente direttiva, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione. Gli atti di esecuzione dovrebbero essere adottati in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (30) Al fine di tener conto degli sviluppi a livello internazionale e di promuovere pratiche efficaci di gestione dei rifiuti a bordo, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del TFUE riguardo alla modifica della presente direttiva per aggiornare i riferimenti agli strumenti internazionali e gli allegati e per modificare i riferimenti agli strumenti internazionali, allo scopo di evitare, se necessario, che si applichino modifiche di tali strumenti internazionali ai fini della presente direttiva, e di sviluppare criteri comuni per il riconoscimento delle "navi verdi", al fine di concedere una tariffa ridotta sui rifiuti di tali navi. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (31) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire la protezione dell'ambiente marino dagli scarichi di rifiuti in mare, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata dell'azione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (32) L'Unione è caratterizzata da differenze regionali a livello di porti, come dimostra anche la valutazione dell'impatto territoriale. I porti differiscono in base all'ubicazione geografica, alle dimensioni, all'assetto amministrativo e proprietario e sono caratterizzati dal tipo di navi che vi fanno scalo abitualmente. I sistemi di gestione dei rifiuti riflettono inoltre le differenze a livello comunale e dell'infrastruttura di gestione dei rifiuti a valle.
- (33) È pertanto opportuno abrogare la direttiva 2000/59/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## SEZIONE 1: DISPOSIZIONI GENERALI

### *Articolo 1*

#### **Oggetto**

La presente direttiva ha l'obiettivo di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dell'Unione e di garantire nel contempo il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità di impianti portuali di raccolta adeguati e il conferimento dei rifiuti presso tali impianti.

### *Articolo 2*

#### **Definizioni**

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) "nave": un'imbarcazione di qualsiasi tipo che opera nell'ambiente marino, inclusi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto non impegnati in attività commerciali, gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e i natanti;
- b) "convenzione MARPOL": la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, nella versione aggiornata;
- c) "rifiuti delle navi": tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, prodotti durante il servizio di una nave e durante le operazioni di carico, scarico e pulizia, o i rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca, e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, II, IV, V e VI della convenzione MARPOL;
- d) "residui del carico": i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo, che rimangono sul ponte o nella stiva dopo le operazioni di carico e scarico, comprese le eccedenze di carico e scarico e le fuoriuscite, siano essi umidi, secchi o trascinati dalle acque di lavaggio, a eccezione della polvere del carico che rimane sul ponte dopo che questo è stato spazzato o della polvere sulle superfici esterne della nave;
- e) "impianti portuali di raccolta": qualsiasi struttura, fissa, galleggiante o mobile, che sia in grado di ricevere i rifiuti delle navi;
- f) "peschereccio": qualsiasi nave equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura di pesce o di altre risorse marine viventi;
- g) "imbarcazione da diporto": una nave di qualsiasi tipo, con scafo di lunghezza pari o superiore a 2,5 metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione, destinata ad essere usata con finalità sportive o ricreative e non impegnata in attività commerciali;
- h) "nave nazionale": una nave battente bandiera di uno Stato membro impegnata unicamente in viaggi nazionali all'interno di tale Stato membro;
- i) "viaggio nazionale": un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;
- j) "porto": un luogo o un'area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte attrezzature tali da consentire l'attracco di navi, compresa la zona di ancoraggio all'interno della giurisdizione del porto;

- k) "rifiuti di cucina e ristorazione": tutti i tipi di rifiuti alimentari, compreso l'olio da cucina usato, prodotti da ristoranti, strutture di ristorazione e cucine;
- l) "capacità di stoccaggio sufficiente": la capacità sufficiente di stoccare i rifiuti a bordo dal momento della partenza fino al successivo porto di scalo, compresi i rifiuti che saranno probabilmente prodotti nel corso del viaggio;
- m) "traffico di linea": traffico generato in base a un elenco pubblicato o pianificato degli orari di partenza e di arrivo tra porti individuati o in occasione di traversate ricorrenti, secondo un orario riconoscibile;
- n) "scali regolari": viaggi ripetuti della stessa nave secondo uno schema costante tra porti individuati o serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi;
- o) "scali frequenti": scali effettuati da una nave nello stesso porto, che si verificano almeno una volta ogni due settimane;
- p) "GISIS": sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo istituito dall'Organizzazione marittima internazionale.

I "rifiuti delle navi", come definiti alle lettere c) e d), sono considerati rifiuti ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2008/98/CE<sup>27</sup>.

### *Articolo 3*

#### **Ambito di applicazione**

La presente direttiva si applica a:

- a) tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano in un porto di uno Stato membro, ad esclusione delle navi militari da guerra, delle navi ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali;
- b) tutti i porti degli Stati membri ove fanno abitualmente scalo le navi cui si applica la lettera a).

Gli Stati membri adottano misure per garantire che, ove possibile, le navi escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva conferiscano i loro rifiuti in modo compatibile con la presente direttiva.

## **SEZIONE 2: FORNITURA DI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA ADEGUATI**

### *Articolo 4*

#### **Impianti portuali di raccolta**

1. Gli Stati membri provvedono a mettere a disposizione impianti portuali di raccolta adeguati a rispondere alle esigenze delle navi che utilizzano abitualmente il porto, senza causare loro ingiustificati ritardi.
2. Gli Stati membri provvedono a che:

---

<sup>27</sup> Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

- a) gli impianti portuali di raccolta dispongano della capacità di ricevere i tipi e i quantitativi di rifiuti delle navi che abitualmente utilizzano tale porto, tenendo conto delle esigenze operative degli utenti del porto, dell'ubicazione geografica e delle dimensioni dello stesso, della tipologia delle navi che vi fanno scalo nonché delle esenzioni di cui all'articolo 9;
  - b) le formalità relative all'utilizzo degli impianti siano semplici e rapide e le tariffe imposte al conferimento non creino un disincentivo all'uso degli impianti portuali di raccolta da parte delle navi e evitino ingiustificati ritardi per le stesse;
  - c) gli impianti portuali di raccolta consentano la gestione dei rifiuti delle navi in modo appropriato dal punto di vista ambientale, conformemente alle prescrizioni della direttiva 2008/98/CE e ad altre norme pertinenti dell'Unione. A tal fine gli Stati membri provvedono alla raccolta differenziata nei porti dei rifiuti delle navi, come previsto nella legislazione dell'Unione sui rifiuti, in particolare la direttiva 2008/98/CE, la direttiva 2012/19/UE e la direttiva 2006/66/CE. La lettera c) si applica fatte salve le prescrizioni più rigorose imposte dal regolamento (CE) n. 1069/2009 per la gestione dei rifiuti di cucina e ristorazione derivanti da trasporti internazionali.
3. Gli Stati membri si avvalgono delle forme e delle procedure stabilite dall'IMO per segnalare alle autorità dello stato di approdo le eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta.
- Qualsiasi informazione ricevuta mediante tale procedura di comunicazione è trasmessa anche per via elettronica alla parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva.
4. Gli Stati membri indagano su tutti i casi di presunta inadeguatezza segnalati e garantiscono che tutte le parti coinvolte nel conferimento o nella raccolta dei rifiuti delle navi abbiano diritto al risarcimento del danno causato da ritardi ingiustificati.

#### *Articolo 5*

#### **Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti**

1. Per ciascun porto viene posto in essere e attuato un piano adeguato di raccolta e di gestione dei rifiuti, previa consultazione delle parti interessate, in particolare gli utenti del porto o i loro rappresentanti. Tale consultazione dovrebbe avvenire sia durante la stesura iniziale dei piani sia dopo la loro adozione, in particolare qualora siano stati attuati cambiamenti significativi per quanto riguarda le prescrizioni di cui agli articoli 4, 6 e 7. Nell'allegato 1 figurano le prescrizioni dettagliate per l'elaborazione dei piani in questione.
2. Gli Stati membri provvedono a che le seguenti informazioni riportate nei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti in merito alla disponibilità di impianti di raccolta adeguati nei loro porti e ai costi associati siano comunicate agli operatori delle navi e rese accessibili al pubblico mediante i siti web dei porti o in forma stampata:
  - a) ubicazione degli impianti portuali di raccolta per ogni banchina di ormeggio;
  - b) elenco dei rifiuti delle navi abitualmente gestiti dal porto;
  - c) elenco dei punti di contatto, degli operatori e dei servizi offerti;
  - d) descrizione delle procedure per il conferimento dei rifiuti;

- e) descrizione dei sistemi di recupero dei costi; e
- f) descrizione delle procedure per la segnalazione delle eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta.

Tali informazioni sono riportate anche per via elettronica nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, in conformità alla direttiva 2002/59/CE.

- 3. I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti di cui al paragrafo 1 possono, se è necessario per motivi di efficienza, essere elaborati in collaborazione da due o più porti limitrofi nella stessa regione con l'opportuna partecipazione di ciascun porto, purché l'esigenza e la disponibilità degli impianti di raccolta siano specificate per ogni singolo porto.
- 4. Gli Stati membri valutano e approvano il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, ne controllano l'attuazione e garantiscono che si procederà ad una nuova approvazione al termine di almeno tre anni dalla precedente approvazione o nuova approvazione, o dopo che si siano verificati significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto. Tali cambiamenti comprendono in particolare, tra l'altro, modifiche strutturali del traffico diretto al porto, sviluppo di nuove infrastrutture, modifiche della domanda e della fornitura di impianti portuali di raccolta e nuove tecniche di trattamento a bordo.

### SEZIONE 3

#### CONFERIMENTO DEI RIFIUTI DELLE NAVI

##### *Articolo 6*

##### **Notifica anticipata dei rifiuti**

- 1. L'operatore, l'agente o il comandante di una nave che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>28</sup>, diversa da un peschereccio o da un'imbarcazione da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri, diretta verso un porto situato nell'UE, compila in maniera accurata il modulo di cui all'allegato 2 e notifica tali informazioni all'autorità o all'organismo designato a tale scopo dallo Stato membro in cui si trova il porto:
  - a) con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'arrivo se il porto di scalo è noto;
  - b) non appena è noto il porto di scalo, qualora questa informazione sia disponibile a meno di 24 ore dall'arrivo;
  - c) al più tardi al momento della partenza dal porto precedente se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.
- 2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono riportate per via elettronica nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, in conformità alla direttiva 2010/65/UE e alla direttiva 2002/59/CE.

---

<sup>28</sup> Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

3. Le informazioni di cui al paragrafo 1 vengono conservate a bordo almeno fino al successivo porto di scalo e, su richiesta, messe a disposizione delle autorità pertinenti degli Stati membri.
4. Gli Stati membri provvedono a che le informazioni notificate a norma del presente articolo siano esaminate e condivise adeguatamente e senza indugio con le pertinenti autorità preposte all'applicazione.

#### *Articolo 7*

#### **Conferimento dei rifiuti delle navi**

1. Il comandante di una nave che approda in un porto dell'Unione, prima di lasciare tale porto, conferisce tutti i rifiuti presenti a bordo della nave a un impianto portuale di raccolta in conformità alle pertinenti norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL.
2. Al conferimento il gestore dei rifiuti o l'autorità del porto cui i rifiuti sono stati conferiti compila in modo accurato il modulo di cui all'allegato 3 e rilascia la ricevuta alla nave.  

Tale prescrizione non si applica ai porti piccoli e senza personale o ai porti ubicati in località remote, a condizione che lo Stato membro in cui è situato il porto non abbia riportato per via elettronica tali informazioni nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva.
3. L'operatore, l'agente o il comandante di una nave che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE comunica per via elettronica, prima della partenza, le informazioni riportate sulla ricevuta di conferimento dei rifiuti nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, in conformità alla direttiva 2010/65/UE e alla direttiva 2002/59/CE.
4. Le informazioni di cui al paragrafo 2 vengono conservate a bordo per almeno due anni e, su richiesta, messe a disposizione delle autorità pertinenti degli Stati membri.
5. Fatto salvo il paragrafo 1, una nave può procedere verso il successivo porto di scalo senza aver conferito i rifiuti se:
  - a) la nave fa scalo nell'ancoraggio solo per meno di 24 ore o in condizioni meteorologiche avverse;
  - b) dalle informazioni fornite conformemente agli allegati 2 e 3 risulta la presenza di una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata per tutti i rifiuti che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del viaggio previsto della nave fino al successivo porto di scalo.
6. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione della deroga basata su una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata, sono conferite alla Commissione competenze di esecuzione al fine di definire i metodi da utilizzare per il calcolo della capacità di stoccaggio sufficiente a bordo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2.
7. Se il successivo porto di scalo è situato al di fuori dell'Unione, o se vi sono buone ragioni per ritenere che nel successivo porto di scalo non siano disponibili impianti adeguati, oppure se tale porto non è noto, lo Stato membro richiede alla nave di conferire tutti i propri rifiuti prima della partenza.

8. Il paragrafo 2 si applica fatte salve prescrizioni più rigorose a carico delle navi, adottate in base al diritto internazionale.

#### *Articolo 8*

#### **Sistemi di recupero dei costi**

1. Gli Stati membri provvedono a che i costi degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi, diversi dai residui del carico, siano recuperati mediante la riscossione di tariffe a carico delle navi. Tali costi comprendono gli elementi di cui all'allegato 4.
2. I sistemi di recupero dei costi non costituiscono un incentivo per le navi a scaricare i loro rifiuti in mare. A tale scopo lo Stato membro applica i seguenti principi nella concezione e nel funzionamento dei sistemi di recupero dei costi nei porti:
  - a) parte della tariffa a carico delle navi è costituita da una tariffa indiretta, da pagare indipendentemente dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta;
  - b) la tariffa indiretta copre i costi amministrativi indiretti, così come una parte significativa dei costi operativi diretti, come determinato nell'allegato 4. Tale parte significativa dei costi operativi diretti rappresenta almeno il 30 % del totale dei costi diretti annui per l'effettivo conferimento dei rifiuti;
  - c) al fine di prevedere l'incentivo massimo per il conferimento dei rifiuti come definito all'allegato V della convenzione MARPOL, compresi i rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca, la tariffa indiretta da imporre copre tutti i costi degli impianti portuali di raccolta per tali rifiuti, allo scopo di garantire un diritto di conferimento senza ulteriori oneri diretti;
  - d) la tariffa indiretta non copre i costi dei rifiuti dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, che sono recuperati in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti conferiti.
3. L'eventuale parte dei costi non coperta dalla tariffa di cui alla lettera b) è recuperata in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave.
4. Le tariffe possono essere differenziate in funzione, tra l'altro, della categoria, del tipo e delle dimensioni della nave e del tipo di traffico cui è adibita, e in funzione dei servizi prestati al di fuori del normale orario di lavoro nel porto.
5. Le tariffe sono ridotte se la progettazione, le attrezzature e il funzionamento della nave sono tali da poter dimostrare che la nave produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo sostenibile e compatibile con l'ambiente. Alla Commissione è conferito il potere di definire, mediante atti delegati adottati in conformità all'articolo 19, i criteri per stabilire che una nave osserva le prescrizioni di cui al presente paragrafo in merito alla gestione dei rifiuti a bordo della nave.
6. Al fine di garantire che le tariffe siano eque, trasparenti, non discriminatorie e rispecchino i costi degli impianti e dei servizi forniti e, se del caso, utilizzati, l'importo delle tariffe e la base sulla quale sono state calcolate sono messi a disposizione degli utenti dei porti.

## *Articolo 9*

### **Esenzioni**

1. Gli Stati membri possono esentare una nave che fa scalo nei loro porti dagli obblighi di cui all'articolo 6, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 cumulativamente, qualora vi siano prove sufficienti del fatto che:
  - a) la nave svolge servizio di linea con scali frequenti e regolari;
  - b) esistono accordi che garantiscono il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe in un porto lungo la rotta della nave;
  - c) gli accordi di cui al punto b) sono comprovati da un contratto firmato con un porto o con un'impresa di gestione dei rifiuti, da ricevute di conferimento dei rifiuti e dalla conferma che tali accordi sono stati accettati da tutti i porti lungo la rotta della nave. Per essere considerati come prove sufficienti in conformità al presente paragrafo, gli accordi per il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe sono conclusi in un porto dell'Unione.
2. Se l'esenzione è concessa, lo Stato membro in cui si trova il porto rilascia un certificato di esenzione, in base al modello di cui all'allegato 5, che conferma che la nave rispetta le condizioni e gli obblighi necessari all'applicazione dell'esenzione e attesta la durata dell'esenzione.
3. Le informazioni di cui al certificato di esenzione sono riportate per via elettronica dagli Stati membri nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, in conformità alle disposizioni della direttiva 2002/59/CE.
4. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e all'applicazione efficaci degli accordi in essere per il conferimento e il pagamento relativi alle navi soggette a esenzioni che fanno scalo nei loro porti.

## **SEZIONE 4: MISURE ESECUTIVE**

### *Articolo 10*

#### **Ispezioni**

Gli Stati membri provvedono a che qualsiasi nave possa essere soggetta a ispezione per verificarne la conformità alle prescrizioni della presente direttiva.

### *Articolo 11*

#### **Ispezioni da parte dello Stato di approdo**

Le ispezioni sono effettuate conformemente alla direttiva 2009/16/CE per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione di tale direttiva, in modo che tali ispezioni comprendano una verifica della conformità della nave alle prescrizioni di cui agli articoli 6, 7 e 9.

### *Articolo 12*

#### **Ispezioni che non rientrano tra quelle effettuate dallo Stato di approdo**

1. Per quanto riguarda le ispezioni delle navi che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE, gli Stati membri provvedono a che le

ispezioni siano effettuate su almeno il 20 % del numero totale di singole navi per ciascuna delle categorie elencate di seguito:

- a) navi nazionali battenti la propria bandiera, di stazza lorda pari o superiore a 100 tonnellate, che fanno scalo ogni anno nello Stato membro in questione;
  - b) pescherecci di stazza lorda pari o superiore a 100 tonnellate, che fanno scalo ogni anno nello Stato membro in questione;
  - c) imbarcazioni da diporto di stazza lorda pari o superiore a 100 tonnellate, che fanno scalo ogni anno nello Stato membro in questione.
2. I risultati delle ispezioni di cui al paragrafo 1 sono registrate nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 15 della presente direttiva.
  3. Gli Stati membri fissano le procedure per le ispezioni di pescherecci di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate e di imbarcazioni da diporto di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate, al fine di garantire la conformità alle prescrizioni applicabili della presente direttiva.
  4. Se l'autorità pertinente dello Stato membro non è soddisfatta dei risultati di tale ispezione, essa provvede, fatta salva l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 16, a che la nave non lasci il porto fino a che non avrà conferito i propri rifiuti a un impianto portuale di raccolta in conformità all'articolo 7.

#### *Articolo 13*

#### **Sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione**

L'attuazione e l'applicazione della direttiva sono agevolate dal sistema elettronico di comunicazione e di scambio di informazioni, in conformità agli articoli 14 e 15.

#### *Articolo 14*

#### **Comunicazione e scambio di informazioni**

1. La comunicazione e lo scambio di informazioni si basano sul sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet), di cui all'articolo 22 *bis*, paragrafo 3, e all'allegato III della direttiva 2002/59/CE.
2. Gli Stati membri provvedono a che i seguenti dati siano comunicati per via elettronica entro un lasso di tempo ragionevole in conformità alla direttiva 2010/65/UE:
  - a) informazioni sull'ora effettiva di arrivo e di partenza di ogni nave che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE e che fa scalo in un porto dell'UE, insieme ad un identificatore del porto in questione;
  - b) le informazioni riportate nella notifica dei rifiuti di cui all'allegato 2;
  - c) le informazioni riportate nella ricevuta di conferimento dei rifiuti di cui all'allegato 3;
  - d) le informazioni riportate nel certificato di esenzione di cui all'allegato 5.
3. Gli Stati membri provvedono a che, nella misura del possibile, anche i pescherecci e le imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore a 100 tonnellate, che fanno scalo in un porto dell'Unione, comunichino le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e di partenza.

4. Le informazioni comunicate ai fini dell'articolo 4 e dell'articolo 5, paragrafo 2, sono successivamente trasmesse dalla Commissione alla banca dati sugli impianti portuali di raccolta nell'IMO, nell'ambito di GISIS.

#### *Articolo 15*

#### **Registrazione delle ispezioni**

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni a cui sono collegati tutti gli Stati membri e che contiene tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva. Tale banca dati sarà basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE e avrà funzionalità simili ad essa.
2. Gli Stati membri provvedono a che le informazioni relative alle ispezioni a norma della presente direttiva, comprese le informazioni relative ai casi di non conformità e ai provvedimenti di fermo, siano trasferite senza indugio alla banca dati sulle ispezioni, non appena sia stato completato il rapporto di ispezione, o sia stato revocato il provvedimento di fermo, o sia stata concessa un'esenzione.
3. Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.
4. La Commissione provvede a che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato pertinente comunicato dagli Stati membri ai fini del monitoraggio dell'attuazione della direttiva.
5. Gli Stati membri hanno accesso in qualsiasi momento alle informazioni registrate.

#### *Articolo 16*

#### **Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

### **SEZIONE 5: DISPOSIZIONI FINALI**

#### *Articolo 17*

#### **Scambio di esperienze**

La Commissione provvede all'organizzazione di uno scambio di esperienze tra le autorità nazionali e gli esperti degli Stati membri, compresi quelli del settore privato, in merito all'applicazione della presente direttiva nei porti dell'Unione.

#### *Articolo 18*

#### **Procedura di modifica**

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 19 al fine di modificare gli allegati della presente direttiva e i riferimenti agli strumenti dell'IMO nella misura necessaria a renderli conformi al diritto dell'Unione o per tenere conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare nell'ambito dell'IMO.

2. Gli allegati possono essere modificati anche qualora ciò sia necessario per migliorare l'attuazione e i meccanismi di monitoraggio stabiliti dalla presente direttiva, in particolare quelli indicati agli articoli 6, 7 e 9, al fine di provvedere a una notifica e un conferimento dei rifiuti efficaci e a una corretta applicazione delle esenzioni.
3. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, o di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 19 per modificare la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica della convenzione MARPOL.
4. Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione o della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detto atto delegato gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.

#### *Articolo 19*

#### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 5, e all'articolo 18, paragrafi 1, 2 e 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [data di entrata in vigore]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
2. La delega può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
3. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
4. L'atto delegato entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo e del Consiglio.

#### *Articolo 20*

#### **Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### *Articolo 21*

#### **Modifiche della direttiva 2009/16/CE**

La direttiva 2009/16/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 13 è così modificato:
  - a) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente lettera d):
    - d) "a verificare che la nave sia conforme alle disposizioni degli articoli 6, 7 e 9, se del caso, della direttiva 201X/XX/UE relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.";
  - b) al paragrafo 3, primo comma, è aggiunta la seguente disposizione alla fine del paragrafo:

"[...] o della direttiva 201X/XX/UE.";
  - c) è aggiunto il seguente paragrafo:
    - 4) "Se, a seguito dell'ispezione di cui al paragrafo 1, lettera d), o al paragrafo 3, l'ispettore non è soddisfatto della conformità della nave alla direttiva 201X/XX/UE, alla nave non è consentito di lasciare il porto, fatta salva l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 16 della direttiva 201X/XX/UE, fino a che non avrà conferito i propri rifiuti ad un impianto portuale di raccolta.";
- 2) all'allegato I, parte I, punto 2B, è aggiunto il seguente trattino alla fine dell'elenco dei fattori imprevisti:
  - "Navi che sono state segnalate come non conformi all'obbligo di conferire i propri rifiuti in conformità all'articolo 7 della direttiva 201X/XX/UE o per le quali le informazioni comunicate in conformità all'articolo 6 della direttiva 201X/XX/UE hanno evidenziato la non conformità alla direttiva 201X/XX/UE.";
- 3) all'allegato IV sono aggiunti i seguenti punti:
  - 51) "Una copia dei documenti di notifica anticipata dei rifiuti conservata a bordo in conformità all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 201X/XX/UE.
  - 52) I moduli standard di ricevuta di conferimento dei rifiuti rilasciati in conformità all'articolo 7 della direttiva 201X/XX/UE.
  - 53) Il certificato di esenzione rilasciato in conformità all'articolo 9 della direttiva 201X/XX/UE."

#### *Articolo 22*

#### **Modifica della direttiva 2010/65/UE**

La direttiva 2010/65/UE è così modificata:

all'allegato, parte A, il punto 4 è così modificato:

"4. Notifica dei rifiuti delle navi, compresi i residui

Articoli 6 e 7 della direttiva 201X/XX/UE del Parlamento europeo e del Consiglio."

*Articolo 23*  
**Abrogazione**

La direttiva 2000/59/CE è abrogata.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

*Articolo 24*  
**Riesame**

La Commissione procede a una valutazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro sette anni dalla sua entrata in vigore.

*Articolo 25*  
**Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 31 dicembre 2020, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 26*  
**Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 27*  
**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*